XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

Ferrocarriles y desarrollo territorial metropolitano. Reflexiones sobre los planes y proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires.

Maximiliano Velázquez.

Cita:

Maximiliano Velázquez (2009). *Ferrocarriles y desarrollo territorial metropolitano. Reflexiones sobre los planes y proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-062/188

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/evbW/evr

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org.*

Ferrocarriles y desarrollo territorial metropolitano

Reflexiones sobre los planes y proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires

Maximiliano Velázquez
PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA
maxovelazquez@gmail.com

Introducción

En Argentina durante el período neoliberal en la década de los noventa del siglo pasado hubo un Presidente que condenó al modo ferroviario bajo la célebre frase "ramal que para, ramal que cierra", en alusión a las protestas gremiales que marcaron el período de privatización de los Servicios Públicos. Luego de la crisis de 2001, y mediada por la recuperación económica y social de la Argentina, aparecieron voces gubernamentales que enunciaron la recuperación de este integrante central de la red de transporte metropolitano.

El trabajo propone hacer una lectura crítica de los diversos planes y proyectos de infraestructura ferroviaria de la región metropolitana de Buenos Aires[1] justamente a casi 10 años del último estudio de Transporte y Circulación Urbana realizada en el marco del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Analizaremos el estado actual de cada uno de esas propuestas y le incorporaremos las acciones que surgieron con posterioridad.

[1] Debe ser enmarcado en el ámbito del proceso de participación en la maestría en Planificación Urbana y Regional de la FADU-UBA, como parte integrante de una serie de indagaciones y aproximaciones a la problemática del transporte en el ámbito de las ciudades, y como tal tiene carácter de exploratorio.

Merece una especial mención el hecho de que al realizar una revisión de artículos y material bibliográfico encontramos de que la temática del transporte ferroviario en el ámbito metropolitano está apenas esbozada (Lazcano y Durango, 2008). Es profusa la generación de conocimiento en clave histórica (López y Weddell, 2007; Schvarzer y Gómez, 2006), de estudiosos que proponen la recuperación del sistema (Contestí, 2005) e inclusive de movimientos políticos y sociales que como el colectivo "Tren para Todos" (Proyecto Sur) aunque básicamente se orientan hacia el interior de la Republica Argentina en donde el "ferrocidio"[2] fue más evidente. Sin embargo son escasos los análisis teóricos respecto de las redes de transporte como herramientas de inclusión y exclusión urbana y regional, no solo desde las ciencias sociales sino también desde la planificación urbana.

La morfología espacial metropolitana porteña estuvo desde su origen influenciada por el desarrollo de la red ferroviaria convergente hacia el centro-puerto[3], y en tiempos más recientes, redefinida a partir de los ejes (generalmente paralelos a los ferroviarios) de las autopistas de acceso a la ciudad. La conformación de coronas en derredor de la ciudad fueron la forma específica evolutiva de la mancha urbana, articulada por ésas dos instancias de circulación.

El transporte ferroviario de superficie es esencial para la actividad de la ciudad, movilizando a 1,154 millones de personas diariamente de los cuales el 75% está relacionado con empleos en la Capital Federal[4]. Sin embargo su equipamiento e infraestructura resulta insuficiente y anticuado a pesar del volumen de operación y del potencial de movilidad que posee. Asimismo manifiesta incapacidad para diversificar su oferta: opera mayormente al servicio de la población residente en la segunda corona del conurbano, ya que al saturar sus formaciones no puede servir a los usuarios de la primera corona ni de la Capital Federal por la limitación de vías triples o cuádruples[5]. Adicionalmente el servicio es condicionado por los unos 700 pasos a nivel ya que más frecuencias impedirían la normal circulación de los automotores.

Reseña histórica ferrocarriles en la Región Metropolitana

Para desarrollar el servicio local de pasajeros se requirieron de altas frecuencias, multiplicación de vías, surgimiento de estaciones intermedias –algunas solamente para pasajeros-, acortamiento de las secciones de bloqueo y una exigencia de mantenimiento y disponibilidad de material rodante mucho más importante que la de los ferrocarriles de servicio de cargas. A lo largo del tiempo gran cantidad de locomotoras y coches de diseño especial tuvieron que ser alistados para sostener la creciente demanda de movilidad. Toda ésta especialización para servir a la muchedumbre que, inmigración mediante, le cambió la cara a la metrópolis.

---

[2] Utilizamos la gráfica expresión de Juan Carlos Cena (2005). El periodista y ex-ferroviario forma parte de otro colectivo que procura la recuperación de la modalidad: Mo.Na.Re.FA (Movimiento Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles Argentinos) desde el cual lucha por la nacionalización de los Ferrocarriles, a la cual considera una Cuestión Nacional, y un ineludible problema de Estado.

[3] Desde su origen en 1867 los ferrocarriles conformaron una figura urbana radiocéntrica con baricentro en un punto cercano a la Plaza de Mayo. Algunos nacieron directamente a partir del Puerto (Ferrocarril del Norte y del Sud) y otro quisieron alcanzarlo (Ferrocarril del Oeste). Un ejemplo de la importancia de disponer del acceso a la centralidad es la historia de un Ferrocarril que nunca alcanzó el centro (el Provincial de Buenos Aires) que se desempeñó en vía sencilla y con baja frecuencia de trenes y que fue el único de la región levantado en 1977.

[4] Según estadísticas oficiales de la Secretaría de Transporte de la Nación. Cálculo propio de actividad a partir de CUADRO Nº 1: Datos generales de trenes de superficie y subterráneos, en la Región Metropolitana de Buenos Aires (R.M.B.A.). 2005-2007 http://www.transporte.gov.ar/html/estad-ferro.htm. La relación respecto de la actividad de los pasajeros se extracta de datos del Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA), primera etapa del Plan Integral de Transporte para la Región Metropolitana de Buenos Aires, en el marco del Componente Institucional del Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/index.html.

[5] Nos hacemos eco de una explicación mencionada en "Estudio de Transporte y Circulación Urbana" del Plan Urbano Ambiental realizado en el año 1999.

La problemática de la explotación del servicio local de pasajeros distinguió modalidades de operación que se plasmaron en jurisdicciones separadas con lógicas y realidades diferenciadas[6]. Sin embargo, por haberse tratado siempre de un servicio accesorio a la carga, se ha registrado una constante: las inversiones fueron escasas en relación al crecimiento generando problemas sistémicos crecientes. Su escasa planificación agregó un conflicto adicional: la saturación del servicio de pasajeros debilitó el transporte de cargas, que recordemos utilizaban las mismas líneas desde el interior del país hacia el puerto. Simultáneamente la demanda de espacios vacantes en la ciudad a partir del crecimiento del entramado urbano fue reclamando espacios ferroviarios[7].

Desde mediados del siglo XX el transporte automotor aparece como fuerte competidor del tren en el ámbito urbano, tanto en su faz masiva (el colectivo) como en su variante individual (el automotor). La disputa por la preferencia del público estuvo incluso tamizada por la política exterior y la ideología. El medio ferroviario y tranviario de capital inglés era denostado por el fortalecimiento de las corrientes nacionalistas, que observaban en el desarrollo de la industria automotriz y en la construcción de carreteras (herencia del *New Deal* Roosveliano) un desarrollo sostenido capaz de lograr cierta igualdad social. El debate culminó cuando el 1948 se nacionalizaron los ferrocarriles[8], y paradigmáticamente también inauguró una tendencia regresiva en materia de inversión ferroviaria acentuada claramente a partir de las sucesivas crisis económicas. Varios planes generales de racionalización ferroviario fueron implementados sistemáticamente (Plan de Largo Alcance, llamado también Plan Larkin, 1962) reduciendo su participación en el transporte.

A partir de la década de 1970 se produjo un cambio sustancial en los usuarios de la modalidad: el proceso de motorización se incrementa y paulatinamente los sectores más pudientes dejan el medio de transporte, que será usado mayoritariamente por los sectores populares y medios[9]. Ese auge automotor pone en evidencia los conflictos urbanos derivados de la relación entre la vieja infraestructura ferroviaria y las nuevas redes viales. La necesidad de circulación vehicular se resuelve pragmáticamente multiplicando exponencialmente cruces a nivel. La ausencia de planificación resulta en la reducción y obstrucción simultánea de la circulación ferroviaria y vehicular.

La desinversión en materia ferroviaria y los recurrentes problemas de gestión estatal provocaron un gran déficit operativo y financiero que repercutió en la calidad de servicio y se expresó en demoras y supresiones de servicios por falta de mantenimiento y de inversión indispensable para la circulación de línea. El período neoliberal de los 90 impulsó políticas de privatización como supuesta solución a la crisis. En materia ferroviaria se articularon en: concesionar el servicio local de pasajeros y desactivación de todos los servicios suburbanos volviendo a fomentar la carga como objetivo central de la modalidad ferroviaria (Alonso, 1992; Pía, 1993, Rieles, 1997). Adjuntamos el

[6] Entre los requerimientos especiales del servicio urbano, basado en distancias cortas y multiplicidad de servicios, se conformó tempranamente una electrificación de algunos ramales (Mitre y Sarmiento) en los años 20 y 30, muy tardíamente se electrificó el Roca (1987). El resto de los ramales son diesel.

[7] Así algunas vías férreas quedaron a escasos metros de calles, viviendas y comercios atentando contra la seguridad del servicio. En los barrios más carenciados la utilización del espacio de seguridad ferroviario fue una constante a partir de los años 60 y 70, especialmente en las vías del Ferrocarril Belgrano Sur. En tiempos más recientes se ha hecho evidente la ocupación de terrenos ferroviarios ejemplificados en el crecimiento de la villa 31 y 31 bis en las cercanías a la Estación terminal de Retiro.

[8] Los análisis de Scalabrini Ortiz (2006) fueron decisivos para lograr el cambio de manos privadas a públicas. Una revisión mas reciente (López y Waddell, 2007) centra la atención en los malos balances de las empresas privadas a partir del estancamiento del modelo agroexportador, hecho que precipitó la compra por parte del Estado.

[9] El ferrocarril no tuvo la capacidad para diversificar sus servicios y diferenciar públicos, aunque hay tibios intentos por disponer de servicios rápidos y diferenciales (ejemplo reciente: Rieles, 4 de Julio de 2008 “TBA: nuevo servicio diferencial Merlo – Puerto Madero”). La limitación respecto de la cantidad de vías hace imposible reordenar el tráfico en distancias cortas logrando que el servicio se reoriente hacia los traslados entre el segundo cordón del conurbano y la capital.

listado de los ramales vigentes surgidos de la privatización (Anexo 1) y un croquis de la Red (Anexo 2).

A pesar que inicialmente las empresas privadas tuvieron un buen desempeño, amén de cierta crítica de medios especializados respecto del rol cómplice que tuvieron con el desguace ferroviario[10], aún sin realizar grandes inversiones y solamente ordenando los ciclos de trabajo y las tareas de mantenimiento, el Estado fue el primero en incumplir con el rol que se auto asignó para este proceso privatizador: no realizó las inversiones pactadas.

Luego de la crisis de 2001 y la devaluación[11] el modelo privatista demostró sus flaquezas en materia ferroviaria: la desaparición de la casi totalidad de los servicios suburbanos, la precariedad con que se prestaban los servicios urbanos de pasajeros, y una infraestructura cercana al colapso. El Estado se hizo cargo de un incremento sustancial de los subsidios para poder sostener los servicios, al tiempo que sostuvo en límites bajos el costo tarifario, de forma tal de seguir permitiendo la movilidad de los sectores de menores recursos.

Las empresas privadas comprendieron cabalmente el nuevo escenario. El sistema de subsidios no obliga a las empresas a ser más competitivas, a mejorar el servicio, a preocuparse por vender más boletos y transportar más personas, sino simplemente a justificar gastos que compensen la erogación Estatal[12]. Paralelamente el Estado Nacional ha delineado planes para la recuperación de talleres ferroviarios y la compra de material extranjero de segunda mano de origen español y portugués hechos que permitieron recuperar frecuencias y servicios en todo el sistema metropolitano.

Los actores del sistema ferroviario metropolitano

Esquemáticamente podemos delinear varios actores del sistema:

- Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente del GCBA, propone a partir de grandes proyectos mejorar la accesibilidad, la circulación vial, privilegiando el tránsito vehicular haciendo pasos a desnivel o desactivando trazas ferroviarias en desuso (Puerto Madero, Retiro, Zona Sur) y concomitantemente al transporte.

- Secretaría de Producción y Servicios del GCBA, propone dos grandes ejes: mejorar la seguridad de las personas y sus bienes en su desplazamiento por la vía pública, y optimizar cualitativa y cuantitativamente la oferta de transporte público. Así en lo que tiene que ver con el ferrocarril se ha privilegiado la inversión en subterráneos, extendiendo líneas (B y D) e iniciando la línea H trasversal.

- Secretaría de Transporte de la Nación, ha llevado a cabo el “Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires” (PTUBA) que a partir de financiamiento externo ha realizado numerosas

[10] Sergio García (2007) expresa que no se buscaba en las empresas a un actor profesional e independiente que promoviera la calidad del servicio y el desarrollo del sector ferroviario, sino muy por el contrario, a un cómplice del poder que contuviera, acallara “el problema” de la gestión ferroviaria e hiciera su negocio al resguardo de los subsidios estatales. El negocio pasó a ser producir y vender cosas al Estado para que esté las pague vía subsidios: pintar coches de la década del 60 y poner iluminación fluorescente, facturando casi lo mismo que comprando un nuevo remolcado (pág. 29).

[11] Un boleto mínimo para 12 kilómetros pasó de costar USD 0,50 a USD 0,16. Debido a la cantidad y costo de los repuestos de importación que requiere el ferrocarril, y al desmantelamiento de los talleres locales que podrían suplantarlos, el sistema entró en “emergencia” debiendo renegociar la totalidad de los contratos.

[12] Por ejemplo Ferrovías y Metrovías optaron por hacer rendir su subsidio siendo eficientes y ordenadas, mientras TBA y Metropolitano minimizaron los gastos de mantenimiento y desarticularon sus cuadros más calificados. En el caso de Metropolitano preanunciaba la quita de concesión realizada en 2005 y 2007.

intervenciones en pasos a desnivel especialmente en la región metropolitana. Estas obras están siendo realizadas en coordinación con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y los Municipios en donde se realiza la intervención.

- Concesionarios del servicio ferroviario reciben un subsidio operativo anual (pagadero mensualmente) para prestar el servicio público. El Estado Nacional soporta el costo de un plan de obras definido (primero en los pliegos de licitación y luego ajustado en las sucesivas renegociaciones formales e informales), y quien realiza las obras puede ser el concesionario o el propio Estado.

- Grupos colectivos de usuarios que critican, discuten y proponen a partir de redes sociales y agrupación de intereses ferroviario. La mayoría de estos grupos utilizan Internet para su comunicación y difusión[13], volcando sus testimonios, fotos y videos. Dentro de estos colectivos también se deberían incluir las revistas especializadas tales como: Todo Trenes y Rieles, así como una multiplicidad de revistas y blogs electrónicos del mundo ferroviario.

- Organismos de Contralor que a partir de investigaciones o informes ejemplifican el defectuoso funcionamiento del servicio ferroviario[14], o inclusive organismos de justicia en sus diversas instancias que marcan con sus sentencias límites a la acción de los concesionarios y/o a las libertades otorgadas por el Estado[15].

De los actores reseñados interesa señalar aquellos que a través de demandas concretas impulsan cambios en las políticas de los concesionarios ferroviarios. Estas demandas pueden ser articuladas, cuando se trata de colectivos sociales, o ser el resultado de acontecimientos y /o coyunturas específicas. Así si un automotor o colectivo es embestido por un tren demanda propuestas para instalar pasos a desnivel; una violación de una menor a la vera de una vía ferroviaria en pleno barrio de Núñez demanda mayor seguridad e iluminación de andenes; manifestaciones populares de descontento demandan cambios en la política de los concesionarios ferroviarios[16].

Planes y Proyectos ferroviarios

Como decíamos en la introducción se están cumpliendo 10 años de la formulación del Plan Urbano Ambiental (PUA)[17]. Este documento es central para analizar el estado de los planes y proyectos ferroviarios, y es el que tomamos como base para nuestro trabajo. A modo de tendencia opuestas marca para el tratamiento ferroviario dos actitudes:

---

[13] El 22 de Febrero de 2008 en el diario Clarín aparece una nota "Los pasajeros encontraron en los blogs un nuevo libro de quejas" que hacer referencia a estos colectivos de usuarios que a partir de blogs protestan por los malos servicios de los concesionarios. Algunas de las páginas son: www.tbamemata.blogspot.com; www.mecagoenmetrovias.wordpress.com; www.deseperadosdelsarmiento.blogspot.com; www.malditosarmiento.blogspot.com. Como se ve con nombres irónicos sobre la calidad del servicio.

[14] Por ejemplo la resolución 1731/08 de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires hace eco de la demanda de los vecinos para que dispongan de la información de Impacto Ambiental en la Audiencia Pública por un proyecto de paso a desnivel, e aconseja paralizar las obras hasta que se cumplan los procedimientos legales fijados en la Constitución de la Ciudad.

[15] El 7 de Mayo de 2009 en el diario Clarín aparece una nota titulada: "La Justicia criticó la seguridad en los trenes y advirtió sobre robos frecuentes" a partir de un fallo contra la empresa Metropolitano Línea San Martín criticando la seguridad en estaciones y aplicando una indemnización a una usuaria. También en Clarín, 28 de Noviembre de 2007 "Otro fallo contra una empresa ferroviaria: debe indemnizar a una pasajera herida de una pedrada.

[16] Nos referimos a: Web TN y la Gente donde se almacenan videos con accidentes http://www.tnylagente.com.ar/videolog=Choques75?15470; Página 12 del 13 de Diciembre de 2005 "Ataque sexual y rebelión en Nuñez" en donde se menciona la problemática de seguridad en estaciones ferroviarias; La Nación del 2 de Noviembre de 2005 "Furia, vandalismo y saqueos en Haedo" informando sobre un ataque popular contra dos trenes de pasajeros en donde también apedrearon bancos y comercios.

[17] Analiza las tres décadas posteriores al último estudio de transporte a escala metropolitana realizado en 1970 (Estudio Preliminar del Transporte Metropolitano EPTRM)

- Pragmática, que priorizó la construcción de autopistas y una fuerte desinversión del transporte público masivo, haciendo crecer al automóvil en la movilidad diaria.

- Planificadora, que puso énfasis en la solución de los problemas de transporte masivo de pasajeros, especialmente ferroviario y subterráneo, y en el reordenamiento del sistema en general, aunque no logró plasmarse en intervenciones concretas coordinadas.

La situación a 1999, la fecha de elaboración del diagnóstico, y que podríamos extender hasta nuestros días, muestra que el número de automóviles particulares ha aumentado en forma sostenida al igual que la circulación de camiones logrando congestiones en diversos puntos de la ciudad, particularmente en la zona Retiro-Puerto Madero. En tanto, los modos masivos, tanto en el medio automotor, como en los ferrocarriles suburbanos y subterráneos, son observados por el PUA como inadecuados en ciertos itinerarios: a veces por el volumen de servicios que ofrecen (por exceso u oferta de demanda), otras por zonas que no llegan a cubrir.

Referencia a la tarifa como un componente central del transporte ferroviario, mencionando que en general los valores tarifarios no alcanzan a compensar los costos reales de explotación, y eso repercute en los niveles de mantenimiento de infraestructura o de renovación de los parques tractores y remolcados, marcando una tendencia decreciente en la calidad de servicio ofrecido, pero simultáneamente permitiendo el mantenimiento del flujo diario de personas de bajos recursos, que de otra manera tendrían serias dificultades en movilizarse[18].

A diez años del PUA es posible separar los proyectos de inversión en cuatro grandes grupos:

- Inversiones por cuenta del Estado en el marco de la concesión, en este primer grupo se emprendieron obras de alcance sistémico mayormente sobre la región metropolitana. Básicamente recuperación de material rodante abandonado, renovación de infraestructura de vías, renovación de puentes, cambio de subestaciones, reforma, ampliación y equipamiento de talleres y del sistema de señales. Todas estas obras no han sido publicitadas por tanto ha sido el Estado quien ha financiado las obras aunque sea el concesionario el que haya realizado físicamente las intervenciones.

- Inversiones por cuenta de los Concesionarios, en este segundo grupo se engloban las inversiones realizadas a riesgo por parte de los concesionarios. En general se trata de obras de remodelación de estaciones desde un punto de vista más arquitectónico que funcional, recuperando particularmente el casco y en menor medida los andenes y obras de arte como puentes y pasajes bajo nivel. En contados casos se incorporó material rodante nuevo.

- Inversiones a partir de los contratos renegociados, en este tercer grupo se engloban las acciones realizadas a partir de 1997 (Decreto 543/97 que habilita las renegociaciones). Se trata de ambiciosos programas de actitud planificadora bajo el supuesto de dos fuentes de ingreso, un aumento tarifario y mayores erogaciones por parte del estado en concepto de subsidio. Se proponen Planes de Modernización (con el cambio de gobierno en 1999) basados en la ampliación de la electrificación de algunas líneas y de recuperación de material rodante. Sin embargo no pueden ser llevados a cabo y solo se quedan en proyectos.

[18] Básicamente existen dos formas de medir la importancia real del transporte urbano: midiendo el tiempo que insumo a los usuarios el traslado cotidiano o el gasto diario de la población en movilizarse. Si optamos por la primera forma estamos privilegiando la actitud pragmática, es decir individualizar las soluciones a partir del uso del automóvil particular; y si observamos la segunda forma se manifiesta la actitud planificadora, que a partir de tarifas bajas permite controlar el gasto diario de la población en movilidad.

- Inversiones posteriores a la crisis de 2001, en este último grupo incorporamos a las acciones realizadas por el Estado para sostener financieramente a las empresas (a partir de la necesidad de comprar repuestos en el exterior y financiarse con tarifas retrasadas y congeladas) se decidió aumentar sustancialmente los subsidios y liberar a las empresas de la realización de obras por compromisos contractuales.

Luego de la crisis de 2001 algunas empresas lograron estabilizarse rápidamente (Ferrovías, TBA del grupo Cirigliano y Metrovías del grupo Roggio) y renegociar exitosamente los alcances de la prestación del servicio y los planes de inversión que ahora debe realizar el Estado. La restante empresa (Metropolitano del grupo Taselli), que controlaba la línea San Martín, Roca y Belgrano Sur, no logra encontrar una estrategia de supervivencia y comienza a mostrar pésimos resultados especialmente en lo que se refiere a la calidad y puntualidad del servicio ferroviario.
El 23 de Junio de 2004 el Estado le rescinde el contrato de la Línea San Martín por reiterados incumplimientos en la prestación. El 7 de Enero de 2005 se crea la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria (UGOFE), que integran las otras concesionarias del sector: Ferrovias, Metrovías y Trenes de Buenos Aires para operar la línea.
Dos años más tarde, el 22 de Mayo de 2007 se rescinde el contrato de las Líneas Roca y Belgrano Sur, a raíz de violentos incidentes en la Estación Constitución que terminaron con 21 heridos y 16 detenidos por las demoras e incumplimiento en los servicios[19]. Nuevamente es la UGOFE quien se encarga de continuar prestando el servicio ferroviario.
Acompañamos adjunto un listado de los proyectos (Anexo 3) mencionado en el PUA actualizando el estado de cada uno de ellos a partir de la indagación en los medios de comunicación social, de forma tal de verificar cuales iniciativas públicas y privadas se han instaurado en la agenda pública y cuales quedaron meramente en proyectos.

Algunas conclusiones

Del análisis de los Planes y Proyectos del modo ferroviario podemos concluir que a 10 años del diagnóstico del PUA no se han realizado la mayoría de las formulaciones propuestas. Los tenues cambios impulsados por el estado -retiro de la concesión de Metropolitano, una mayor inversión vía subsidio y la compra de material rodante e inversión en infraestructura- demuestran que la actitud que se privilegia continua siendo la pragmática.
Cuando emerge en la opinión pública un problema que atañe al medio se acciona rápidamente buscando soluciones concretas y precisas que acallen el problema, pero sin mediar una visión de conjunto, claramente planificadora, ni priorizar en el marco de una metrópolis como Buenos Aires acciones más allá de lo que marca el devenir mediático. Cuando acontecimientos graves que resultan de problemas estructurales aparecen en los medios demandados por colectivos sociales o por protagonistas de tragedias urbanas, se acciona planteando soluciones rápidas y coyunturales. No parece haber de una actitud planificadora
Los seis actores mencionados siguen actuando con una escasa articulación entre sí, demandando o proponiendo en soledad. Sin embargo una pequeña esperanza se avizora a partir de los cambios en la legislación ferroviaria con una nueva Ley de Reordenamiento Ferroviario (Ley 26352) que crea las sociedades: Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, otorgando funciones específicas, competencias y ámbitos de actuación. Si estas nuevas instituciones logran aunar criterios e integrar las voces de los otros actores se habrá avanzado mucho en la posibilidad de disponer de acciones planificadas consensuadas. Caso contrarios estaremos ante ocho actores que seguirán trabajando cada uno con su visión la problemática ferroviaria.

[19] Diversas fuentes: La Nación, 15 de Mayo de 2007 “Hubo furia tras la demora en los trenes”, La Nación, 17 de Mayo “El Roca más cerca de cambiar de manos”; 4 Semanas digital alternativo 22 de Mayo “Fin de la Concesión para Metropolitano en el Roca y Belgrano Sur”; Clarín, 22 de Mayo “Kirchner defendió la quita de concesión de trenes, pero remarcó la necesidad de que haya inversión”, entre otros.

Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 1: Listado de Ramales Metropolitanos en servicio

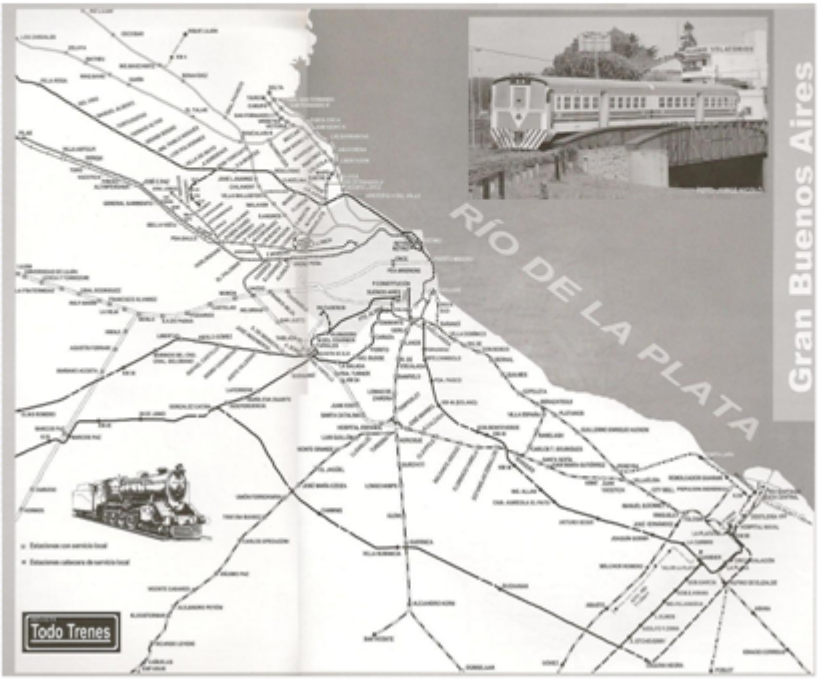
Fuente: realización propia a partir de información oficial.

Ferrocarril	Ramales	Concesionaria	Inicio
Roca (trocha 1,676 metro)	Constitución-La Plata (vía Quilmes Diesel) Constitución-Cañuelas (Eléctrico por catenaria) Constitución-Alejandro Korn (Eléctrico por catenaria) Temperley – Haedo (Diesel) Vía Circuito: Bosques-Gutiérrez (Diesel pasaje a Eléctrico con catenaria)	Metropolitano UGOFE	01/05/1994 22/05/2007
San Martín (trocha 1,676 metro)	Retiro-Pilar (Diesel)	Metropolitano UGOFE	01/04/1994 07/01/2005
Belgrano Norte (trocha 1 metro)	Retiro-Villa Rosa (Diesel)	Ferrovías	01/04/1994
Belgrano Sur (trocha 1 metro)	Puente Alsina-Aldo Bonzi (Diesel) Bs. As.-González Catán (Diesel) Bs. As.-Marinos del Belgrano (Diesel)	Metropolitano UGOFE	01/05/1994 22/05/2007
Mitre (trocha 1,676 metro)	Retiro-Tigre (Eléctrico tercer riel) Retiro-Bartolomé Mitre (Eléctrico tercer riel) Retiro-José León Suárez (Eléctrico tercer riel) Victoria-Capilla del Señor (Diesel) Villa Ballester-Zárate (Diesel)	Trenes de Buenos Aires	27/05/1995
Sarmiento (trocha 1,676 metro)	Once-Moreno (Eléctrico tercer riel) Merlo- Lobos (Diesel) Moreno-Mercedes (Diesel) Merlo- Puerto Madero (Diesel)	Trenes de Buenos Aires	27/05/1995
Urquiza (trocha 1,435)	Federico Lacroze-General Lemos (Eléctrico tercer riel)	Metrovías	01/01/1994
Tren de (trocha 1,435)	Maipú-Delta (Eléctrico Catenaria con formaciones tranviarias, sustitución trocha original 1,676)	Sociedad Comercial del Plata	11/02/1993

Ferrocarriles y Desarrollo Territorial Metropolitano. Reflexiones sobre los Planes y Proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires.
Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 2: Croquis de la red metropolitana de ferrocarriles

Fuente: Revista Todo Trenes, número 50, Junio 2007.



Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 3: Listado de Planes y Proyectos (Página 1 de 4)

Fuente: Elaboración propia basándose en listado del PUA e incorporando nuevos.

Proyecto	Descripción	Estado actual
PUA 1	Remodelación Área Retiro. Consiste en la reutilización para fines urbanísticos siguiendo el modelo de Urbanismo fragmentario de Puerto Madero, reduciendo playas ferroviarias y renovando las terminales.	No realizado, desechado a raíz del gran desarrollo y expansión de la villa 31 y 31 bis. No están dadas las condiciones económicas ni financiaras para un proyecto de esa envergadura.
PUA 2	Cuadruplicación de vías Línea Sarmiento entre Caballito y Liniers. Permitiría aumentar la capacidad de la línea.	No realizado, desechado a raíz del proyecto de Soterramiento (PUA 3).
PUA 3	Soterramiento de Línea Sarmiento. Primera propuesta entre Caballito y Liniers (1996 por TBA). Segunda propuesta entre Caballito y Moreno (23 de Enero de 2008)	No realizado, la licitación ha sido prorrogada 6 veces, la última el 28 de Agosto de 2007. La obra se calcula costará unos 1 mil millones de dólares, y sería financiada con emisión de deuda externa.
PUA 4	Pasos viales a desnivel. Propone construir pasos viales, la mayoría a bajo nivel para salvar las vías férreas	Realización en curso. Realizados a través de PTUBA, 23 intervenciones con 8 terminadas a la fecha. Otras obras realizadas por GCBA.
PUA 5	Línea Mitre: Circuito Norte, Victoria-Bancalari-José León Suarez. Propone electrificar estos tramos creando un circuito que une los ramales Tigre con Suarez.	No realizado, solo se dispone de croquis demostrativos, no fue licitado.
PUA 6	Enlace Norte-Sur por Puerto Madero ("Red Expreso Regional". Supone integrar las terminales de Retiro con Constitución (trocha 1,676) mediante túnel ferroviario.	No realizado, vinculado a la solución respecto de y a las propuestas para Puerto Madero.
PUA 7	Electrificación Línea San Martín. Comprende catenaria de 25 KV y 50 Hz, con adquisición de nueva flota y elevación de andenes	No realizado, varias veces anunciado luego del pasaje a UGOFE. Propuesta de inversiones chinas (16 de Noviembre de 2004). Llamado a licitación el 10 de Abril de 2008. Prorrogado.
PUA 8	Línea San Martín: viaducto entre Palermo y Avenida Corrientes. Supone reconstrucción de estación Chacarita elevada y reemplazo del Puente de Juan B. Justo sobre Avenida Córdoba.	No realizado, en 2000 ATEC realizó un ante Proyecto para Metropolitano.

Ferrocarriles y Desarrollo Territorial Metropolitano. Reflexiones sobre los Planes y Proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires.
Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 3: Listado de Planes y Proyectos (Página 2 de 4)

Fuente: Elaboración propia basándose en listado del PUA e incorporando nuevos.

Proyecto	Descripción	Estado actual
PUA 9	Electrificación ramales Diesel de Línea Roca. Comprende catenaria de 25 KV y 50 Hz, con adquisición de nueva flota y elevación de andenes.	No realizado, varias veces anunciado en los medios luego del pasaje a UGOFE. Llamado a licitación el 18 de Septiembre de 2008. Prorrogado.
PUA 10	Electrificación Línea Belgrano Norte. Comprende catenaria de 25 KV y 50 Hz, con adquisición de nueva flota y elevación de andenes.	No realizado, postergado a raíz del proceso de Licitación del proyecto TAVE (Tren de Alta Velocidad) de Alstom que usaría este acceso a Buenos Aires, vinculado con Rosario y Córdoba.
PUA 11	Estación Facultad de Derecho de Construir una parada para vincular la facultad de de Buenos Aires.	No realizado, no hay diseño ni anteproyecto, no registra trámites desde 1997.
PUA 12	Electrificación Línea Belgrano Sur. Comprende catenaria de 25 KV y 50 Hz, con adquisición de nueva flota y elevación de andenes.	No realizada, los estudios fueron realizados por el Concesionario TMB antes de la recisión del contrato.
PUA 13	Terminal del Belgrano Sur en Constitución. Incorporar un ramal elevado entre Aires y Plaza Constitución ingresando a andenes de la misma.	No realizada, no hay estudios técnicos actualizados, se contrapone al PUA 14.
PUA 14	Nueva estación Buenos Aires de Sur. Remodelar la estación.	Realización en curso, en el marco del Plan de Refacción de Estaciones metropolitanas anunciado el 3 de Marzo de 2009.
PUA 15	Rehabilitación Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. El ferrocarril se haya desactivado y parcialmente levantado sobre la zona sur de la región entre los ramales del Roca.	No realizada, inclusive hubo un anuncio que proponía reemplazarlo por un servicio de autobuses sobre la traza rectificada del ferrocarril. Proyecto "Transur".

Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 3: Listado de Planes y Proyectos (Página 3 de 4)

Fuente: Elaboración propia basándose en listado del PUA e incorporando nuevos.

Proyecto	Descripción	Estado actual
PUA 16	Integración de Línea Urquiza con de Subterráneos. Comparten la misma trocha y la misma alimentación eléctrica.	No realizado, desechado por ampliación de de subterráneo.
Post PUA 1	Compra de Material Ferroviario usado a España (convenio Junio 2005) y Portugal (convenio Enero 2006).	En curso, se han recibido varios embarques repartiendo locomotoras y coches remolcados a las diversas concesionarias. La mayor parte del material recibido debe ser refuncionalizado (caso español hay que retrocharlo) hecho que ha provocado que una parte del material esté aún detenido esperando licitaciones.
Post PUA 2	Recuperación de Talleres Ferroviarios y Empresas del sector.	A partir de la puesta en marcha de material locomotriz y remolcado en desuso (algunos desde hace más de 15 años) y de la refuncionalización del material recibido de España y Portugal, se ha recuperado la actividad en talleres mayormente en la región.
Post PUA 3	Coche doble piso para Línea Sarmiento. Propone aumentar la capacidad de transporte sin aumentar frecuencias.	Realizado, se ha puesto en funcionamiento una formación de prueba con cuatro coches doble piso (27 de Abril de 2006), cuatro tractores piso simple y un furgón piso simple. Se ha licitado la construcción nuevos vagones pero no se ha ejecutado aún (licitación 2006, adjudicación 2008), de hecho está postergado analizando si se incorpora un coche más a las formaciones de 9.

Ferrocarriles y Desarrollo Territorial Metropolitano. Reflexiones sobre los Planes y Proyectos de infraestructura ferroviaria de Buenos Aires.
Maximiliano Velázquez (PROPUR-FADU-UBA; IIGG-UBA) maxovelazquez@gmail.com

Anexo 3: Listado de Planes y Proyectos (Página 4 de 4)

Fuente: Elaboración propia basándose en listado del PUA e incorporando nuevos.

Proyecto	Descripción	Estado actual
Post PUA 4	Reemplazo de infraestructura ferroviaria por cambio de durmientes a monoblock (trochas 1,676 y) o bi-block (trocha 1,435). Diversas licitaciones y resoluciones desde 2002.	En curso, todas las líneas han sido beneficiadas, especialmente las de TBA (Sarmiento y Mitre).
Post PUA 5	Plan de Refacción de Estaciones metropolitanas. Anunciado el 3 de Marzo de 2009.	En curso, se intervienen alrededor de 200 estaciones mayormente en la región metropolitana.

Bibliografía

- Alonso, Luis (1992) "Privatización del Transporte y Modelos Sociales Futuros", CEAL, Buenos Aires.
- Cena, Juan Carlos (2003) "Ferrocidio". La Rosa Blindada, Rosario
- Constestí, Jorge (2005) "La república que ¿perdió? el tren. Análisis y proyecto para refundar los ferrocarriles en la Argentina", Grupo Editor del Encuentro, Buenos Aires.
- García, Sergio (2007) "*Urbanos: un Mundo Aparte*", en Revista Todo Trenes, número 50, Junio, año 8, Buenos Aires.
- Gutman, Margarita y José Enrique Hardoy (2007), "Buenos Aires, 1536-2006", Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- Lazcano, Marcelo y Durango, Pablo (2008) "*Análisis de la Utilización de los Ferrocarriles Metropolitanos de Buenos Aires con datos de la INTRUPUBA*", Material PROPUR-FADU-UBA, s/d.
- López, Mario y Waddell, Jorge (2007) Comp. "Nueva historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de Política Ferroviaria", Fundación del Museo Ferroviario-Editorial Lumiere, Buenos Aires.
- MOSP (1962) "Plan de Largo Alcance", Grupo Planeamiento de Transporte, Apéndice I-III, Buenos Aires.
- Pía, Roberto (1993) "*Reestructuración de los FFCC de la Republica Argentina. Privatización y Provincialización*", actas del Seminario Transporte y Organización Territorial. Universidad Nacional de Tucumán, 23-25 Octubre.
- Plan Urbano Ambiental (1999) "Estudio de Transporte y Circulación Urbana", GCBA-SPU-CoPAU-FADU, Buenos Aires.
- Potrikowsky, M y Z. Taylor (1984) "Geografía del Transporte", Ariel Geografía, Barcelona.
- Rapoport, Mario y María Seoane (2007) "Buenos Aires. Historia de una ciudad", Fundación Banco Ciudad-Planeta, Buenos Aires.
- Rieles (1997) "*La renegociación entro en su etapa de definiciones*", Número 36, Septiembre, año 5, Buenos Aires.
- Scalabrini Ortiz, Raúl (2006) "Historia de los Ferrocarriles Argentinos", Lancelot, Buenos Aires.
- Schvarzer, Jorge y Gomez, Teresita (2006) "La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)", FCE, Buenos Aires.
- Torres, Horacio (1993) "*La relación entre espacio y sociedad*", en Revista Methodologica, nro. 3, Bruselas.
- Velázquez, Maximiliano (2005) "*Ideología Urbana: una lectura crítica del Plan Urbano Ambiental*" en Welch Guerra (ed.) "Buenos Aires a la deriva. Transformaciones Urbanas recientes", Biblios, Buenos Aires.

Corpus de Noticias trabajado

- Diarios La Nación, Clarín, Página 12, varias fechas.
- Diarios digitales zonales, varias fechas.